Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8951**

18. Wahlperiode 28.06.2016

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Artikel 8 und 39 des Übereinkommens vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr

A. Problem und Ziel

Das Übereinkommen vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr (sog. Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr, BGBl. 1977 II S. 809, 811; im Folgenden Wiener Übereinkommen) ist ein völkerrechtlicher Vertrag, der den Straßenverkehr durch Standardisierung der Verkehrsregeln sicherer machen soll. Gemäß seinem Artikel 49 ist das Wiener Übereinkommen für Weiterentwicklungen offen; Vertragsänderungen können von jeder Vertragspartei vorgeschlagen werden.

Die Regelungen des Wiener Übereinkommens folgen dem Grundgedanken, dass jedes Fahrzeug, das sich in Bewegung befindet, einen (Fahrzeug-)Führer haben muss (Artikel 8 Absatz 1). Ausdruck dieses Grundsatzes ist die jederzeitige Beherrschbarkeit des Fahrzeugführers über sein Fahrzeug (Artikel 8 Absatz 5) sowie die Beherrschbarkeit des Fahrzeugführers mit einer an die Verkehrsverhältnisse angepassten Geschwindigkeit (Artikel 13 Absatz 1).

Vor dem Hintergrund sich stetig weiter entwickelnder technischer Systeme zur Unterstützung des Fahrers (Fahrerassistenzsysteme, automatisierte Fahrfunktionen) haben mehrere Vertragsparteien des Wiener Übereinkommens, darunter die Bundesrepublik Deutschland, die von der Arbeitsgruppe Straßenverkehrssicherheit bei der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen auf ihrer 68. Tagung vom 24. bis 26. März 2014 erarbeitete Änderung des Wiener Übereinkommens – ECE/TRANS/WP.1/145 – vorgeschlagen. Die Änderung sieht vor, dass Systeme, welche die Führung eines Fahrzeugs beeinflussen, als zulässig erachtet werden, wenn diese den einschlägigen technischen Regelungen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen

für Europa (UN-ECE) entsprechen oder die Systeme so gestaltet sind, dass sie durch den Fahrer übersteuerbar oder abschaltbar sind.

Bei den technischen Regelungen handelt es sich um Regelungen der Vereinten Nationen im Anhang des in Genf am 20. März 1958 beschlossenen „Übereinkommens über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden“ (BGBl. 1965 II S. 857, 858, zuletzt geändert durch die Revision 2 dieses Übereinkommens, BGBl. 1997 II S. 998, 999) sowie um Regelungen der im Rahmen des in Genf am 25. Juni 1998 beschlossenen „Übereinkommens über die Festlegung globaler technischer Regelungen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können“ (BGBl. 2001 II S. 250, 251) ausgearbeiteten globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen.

Durch die Änderung des Wiener Übereinkommens wird Rechtssicherheit hinsichtlich bereits im Verkehr befindlicher Assistenz- bzw. automatisierter Systeme hergestellt und die weitere Entwicklung automatisierter Fahrsysteme unterstützt.

Die vorgeschlagene Änderung wurde von keiner Vertragspartei zurückgewiesen. Damit gilt sie nach Artikel 49 Absatz 2 Buchstabe a Satz 1 des Wiener Übereinkommens als angenommen. Das Änderungsverfahren ist durch die mit Zirkularnote des Generalsekretärs der Vereinten Nationen C.N.529.2015.TREATIES-XI.B.19 vom 1. Oktober 2015 gemäß Artikel 49 Absatz 2 Buchstabe a Satz 3 des Wiener Übereinkommens erfolgte Notifikation abgeschlossen. Die Änderung des Wiener Übereinkommens ist am 23. März 2016 in Kraft getreten.

B. Lösung

Das Wiener Übereinkommen ist durch Vertragsgesetz vom 21. September 1977 (BGBl. 1977 II S. 809) umgesetzt worden.

Die von der Arbeitsgruppe Straßenverkehrssicherheit bei der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa erarbeitete und mit der Notifizierung abgeschlossene Änderung des Wiener Übereinkommens bedarf zu ihrer innerstaatlichen Umsetzung eines Vertragsgesetzes nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes, weil sie sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

1. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für den Bund

Keine.

2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für die Länder und Kommunen

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch dieses Gesetz kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft treten durch das Gesetz und die Änderung des Übereinkommens keine einen Erfüllungsaufwand erzeugende Rechtswirkungen ein. Es werden auch keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der Verwaltung entstehen keine neuen Genehmigungs- und Kontrollaufgaben oder zusätzliche Kosten sonstiger Art.

F. Weitere Kosten

Der Wirtschaft und insbesondere den mittelständischen Unternehmen entstehen durch dieses Gesetz keine zusätzlichen Kosten. Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind durch dieses Gesetz nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 28. Juni 2016

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Artikel 8 und 39 des Übereinkommens vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr

mit Begründung und Vorblatt (Anlage).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Bundesrat hat in seiner 946. Sitzung am 17. Juni 2016 beschlossen, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen

Entwurf

Gesetz zur Änderung der Artikel 8 und 39 des Übereinkommens vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr

Vom

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Der von der Arbeitsgruppe Straßenverkehrssicherheit bei der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa auf ihrer 68. Tagung vom 24. bis 26. März 2014 erarbeiteten Änderung der Artikel 8 und 39 des Übereinkommens vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr (BGBl. 1977 II S. 809, 811), deren Annahme mit Zirkularnote des Generalsekretärs der Vereinten Nationen vom 1. Oktober 2015 mitgeteilt wurde, wird zugestimmt. Die Änderung wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Die Änderung des Übereinkommens ist für die Bundesrepublik Deutschland am 23. März 2016 in Kraft getreten.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Das Übereinkommen vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr (Wiener Übereinkommen) ist durch Vertragsgesetz vom 21. September 1977 (BGBl. 1977 II S. 809) umgesetzt worden. Die von der Arbeitsgruppe Straßenverkehrssicherheit bei der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa auf ihrer 68. Tagung vom 24. bis 26. März 2014 erarbeitete Änderung – ECE/TRANS/WP.1/145 – des Wiener Übereinkommens bedarf damit zu ihrer innerstaatlichen Umsetzung ebenfalls eines Vertragsgesetzes nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Absatz 2 benennt den Zeitpunkt, zu dem die Änderung des Wiener Übereinkommens für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft getreten ist.

Schlussbemerkung

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die öffentlichen Haushalte werden durch dieses Gesetz nicht mit zusätzlichen Kosten belastet.

Für Länder und Kommunen entstehen keine Mehrausgaben.

Erfüllungsaufwand

Das Übereinkommen über den Straßenverkehr (BGBl. 1977 II S. 809, 811) ist ein völkerrechtlicher Vertrag, der den Straßenverkehr durch Standardisierung der Verkehrsregeln sicherer machen soll. Die Regelungen des Wiener Übereinkommens folgen dem Grundgedanken, dass jedes Fahrzeug, das sich in Bewegung befindet, einen (Fahrzeug-)Führer haben muss (Artikel 8 Absatz 1). Ausdruck dieses Grundsatzes ist die jederzeitige Beherrschbarkeit des Fahrzeugführers über sein Fahrzeug (Artikel 8 Absatz 5) sowie die Beherrschbarkeit des Fahrzeugführers mit einer an die Verkehrsverhältnisse angepassten Geschwindigkeit (Artikel 13 Absatz 1).

Vor dem Hintergrund sich stetig weiter entwickelnder technischer Systeme zur Unterstützung des Fahrers (Fahrerassistenzsysteme, automatisierte Fahrfunktionen) wurde international für erforderlich erachtet, die Standards internationaler Verkehrsregeln an bereits erfolgte und absehbare technologische Weiterentwicklungen anzupassen. Die Vertragsänderung sieht nun vor, dass Systeme, welche die Führung eines Fahrzeugs beeinflussen, als zulässig erachtet werden, wenn diese den technischen Regelungen auf der Grundlage des am 20. März 1958 im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN-ECE) beschlossenen Übereinkommens (BGBl. 1965 II S. 857, 858) oder des am 25. Juni 1998 beschlossenen Übereinkommens (BGBl. 2001 II S. 250, 251) entsprechen oder die Systeme so gestaltet sind, dass sie durch den Fahrer übersteuerbar oder abschaltbar sind. Durch die Änderung wird Rechtssicherheit hinsichtlich bereits im Verkehr befindlicher Assistenz- bzw. automatisierter Systeme hergestellt und die weitere Entwicklung automatisierter Fahrsysteme unterstützt.

Durch den Vertrag entsteht weder für die Bürgerinnen und Bürger noch für die Wirtschaft und der Verwaltung zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Es werden auch keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben. Der Verwaltung entstehen keine neuen Genehmigungs- oder Kontrollaufgaben. Eine Belastung der Haushalte von Ländern und Kommunen erfolgt nicht.

Weitere Kosten

Der Wirtschaft und insbesondere den mittelständischen Unternehmen entstehen durch dieses Gesetz keine zusätzlichen Kosten. Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Weitere Belange

Das Gesetz ist mit dem Recht der Europäischen Union und den völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

Nachhaltigkeit/Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Durch die Umsetzung der Änderungen des Übereinkommens über den Straßenverkehr durch dieses Gesetz selbst werden keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung berührt. Im Übrigen werden von der Weiterentwicklung des automatisierten Fahrens eine Steigerung der Verkehrseffizienz und Reduzierung mobilitätsbedingter Emissionen erwartet.

Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Änderung der Artikel 8 und 39 des Übereinkommens von 1968 über den Straßenverkehr

Amendments to Article 8 and Article 39 of 1968 Convention on Road Traffic

Amendements aux articles 8 et 39 de la Convention de 1968 sur la circulation routière

(Übersetzung)

Amendments to Article 8 and Article 39 of 1968 Convention on Road Traffic

Amendment of Article 8:

5bis. Vehicle systems which influence the way vehicles are driven shall be deemed to be in conformity with paragraph 5 of this Article and with paragraph 1 of Article 13, when they are in conformity with the conditions of construction, fitting and utilization according to international legal instruments concerning wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles[1];

[1] The UN Regulations annexed to the "Agreement concerning the adoption of uniform technical prescriptions for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles and the conditions for reciprocal recognition of approvals granted on the basis of these prescriptions" done at Geneva on 20 March 1958.

The UN Global Technical Regulations developed in the framework of the "Agreement concerning the establishing of global technical regulations for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles" done at Geneva on 25 June 1998.

Amendements aux articles 8 et 39 de la Convention de 1968 sur la circulation routière

Amendement à l'article 8

5*bis*: Les systèmes embarqués ayant une incidence sur la conduite du véhicule sont réputés conformes au paragraphe 5 du présent article et au premier paragraphe de l'article 13 s'ils sont conformes aux prescriptions en matière de construction, de montage et d'utilisation énoncées dans les instruments juridiques internationaux relatifs aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés et/ou utilisés sur un véhicule à roues[1];

[1] Les Règlements de l'ONU annexés à l'Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés et/ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, fait à Genève, le 20 mars 1958.

Les Règlements techniques mondiaux de l'ONU élaborés dans le cadre de l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues, fait à Genève, le 25 juin 1998.

Änderung der Artikel 8 und 39 des Übereinkommens von 1968 über den Straßenverkehr

Änderung des Artikels 8:

Nach Absatz 5 wird folgender Absatz 5bis angefügt:

„(5bis) Fahrzeugsysteme, die einen Einfluss auf das Führen des Fahrzeugs haben, gelten als vereinbar mit Absatz 5 und Artikel 13 Absatz 1, wenn sie den Bedingungen für den Bau, den Einbau und die Verwendung nach den internationalen Rechtsinstrumenten betreffend Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, entsprechen[1];

[1] Die Regelungen der Vereinten Nationen im Anhang des in Genf am 20. März 1958 beschlossenen „Übereinkommens über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden".

Die im Rahmen des in Genf am 25. Juni 1998 beschlossenen „Übereinkommens über die Festlegung globaler technischer Regelungen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können" ausgearbeiteten globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen.

Vehicle systems which influence the way vehicles are driven and are not in conformity with the aforementioned conditions of construction, fitting and utilization, shall be deemed to be in conformity with paragraph 5 of this Article and with paragraph 1 of Article 13, when such systems can be overridden or switched off by the driver.

Amendment of Article 39:

1. Every motor vehicle, every trailer and every combination of vehicles in international traffic shall satisfy the provisions of Annex 5 to this Convention. It shall also be in good working order.

When these vehicles are fitted with systems, parts and equipment that are in conformity with the conditions of construction, fitting and utilization according to technical provisions of international legal instruments referred to in Article 8, paragraph 5bis of this Convention, they shall be deemed to be in conformity with Annex 5.

Les systèmes embarqués ayant une incidence sur la conduite d'un véhicule qui ne sont pas conformes aux prescriptions en matière de construction, de montage et d'utilisation susmentionnées sont réputés conformes au paragraphe 5 du présent article et au premier paragraphe de l'article 13 pour autant qu'ils puissent être neutralisés ou désactivés par le conducteur.

Amendement à l'article 39

1. Toute automobile, toute remorque et tout ensemble de véhicules en circulation internationale doivent satisfaire aux dispositions de l'annexe 5 de la présente Convention. Ils doivent, en outre, être en bon état de marche.

Lorsque ces véhicules sont équipés de systèmes, de pièces et d'équipements qui sont conformes aux prescriptions techniques de construction, de montage et d'utilisation énoncées dans les instruments juridiques internationaux visés au paragraphe 5bis de l'article 8 de la présente Convention, ils sont réputés conformes à l'annexe 5.

Fahrzeugsysteme, die einen Einfluss auf das Führen eines Fahrzeugs haben und die nicht den genannten Bedingungen für den Bau, den Einbau und die Verwendung entsprechen, gelten als vereinbar mit Absatz 5 und Artikel 13 Absatz 1, wenn diese Systeme vom Führer übersteuert oder abgeschaltet werden können."

Änderung des Artikels 39:

Dem Satz

„(1) Jedes Kraftfahrzeug (Artikel 1 Buchstabe p), jeder Anhänger und alle miteinander verbundenen Fahrzeuge im internationalen Verkehr müssen dem Anhang 5 entsprechen. Sie müssen ferner betriebssicher sein."

wird folgender Satz angefügt:

„Sind in diese Fahrzeuge Systeme, Teile und Ausrüstungsgegenstände eingebaut, die den Bedingungen für die Konstruktion, den Einbau und die Verwendung nach den in Artikel 8 Absatz 5bis genannten internationalen Rechtsinstrumenten entsprechen, so gelten sie als vereinbar mit Anhang 5."

Denkschrift

I. Allgemeines

Das Übereinkommen vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr (sog. Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr, BGBl. 1977 II S. 809, 811) ist ein völkerrechtlicher Vertrag, der den Straßenverkehr durch Standardisierung der Verkehrsregeln sicherer machen soll. Die Konvention wurde durch die UN-Konferenz in Wien vom 7. Oktober bis 8. November 1968 erarbeitet.

Das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr steht gemäß seinem Artikel 49 Weiterentwicklungen offen, die im Rahmen der Arbeitsgruppe Straßenverkehrssicherheit (Working Party on Road Traffic Safety – WP.1) bei der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (United Nations Economic Commission for Europe – UN-ECE) in Genf erarbeitet werden.

Vor dem Hintergrund sich weiter entwickelnder technischer Systeme zur Unterstützung des Fahrers wurde die Notwendigkeit gesehen, den Rechtsrahmen, hier den des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr, entsprechend anzupassen.

Schon heute macht eine Vielzahl von Assistenzsystemen im Fahrzeug das Fahren sicherer und komfortabler. Während Fahrerassistenzsysteme für den Fahrer immer nur Teile seiner Fahraufgabe übernehmen oder ihm, wie das Elektronische-Stabilitäts-Programm (ESP) z. B. in besonders kritischen Situationen helfen, das Fahrzeug wieder zu stabilisieren, geht die Unterstützung beim automatisierten Fahren einen Schritt weiter. Ganz allgemein zeichnen sich Systeme des automatisierten Fahrens dadurch aus, dass sie die Fahraufgabe für den Fahrer in ganz speziellen Situationen oder für einen begrenzten Zeitraum übernehmen können, also sowohl die Querführung (Positionsveränderung des Fahrzeugs auf der Straße) als auch die Längsführung (Geschwindigkeitsregulierung) des Fahrzeugs.

Auf der Sitzung der WP.1 im März 2014 haben sich die Teilnehmer auf eine Änderung des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr verständigt, um eine Klarstellung hinsichtlich bereits im Verkehr befindlicher Assistenz- bzw. automatisierter Systeme zu erreichen und um weitere automatisierte Systeme möglich machen zu können. Diese erarbeitete Änderung des Übereinkommens wurde von Deutschland gemeinsam mit Belgien, Frankreich, Italien und Österreich initiiert (vgl. ECE-TRANS/WP.1/145 „Report of the sixty-eight session of the Working Party on Road Traffic Safety“).

Mit Zirkularnote der Vereinten Nationen vom 23. September 2014 wurde das Notifizierungsverfahren gemäß Artikel 49 des genannten Übereinkommens eingeleitet.

II. Besonderes

Zur Änderung von Artikel 8

Kern der im März 2014 beschlossenen Änderungen des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr ist Artikel 8:

Artikel 8 Absatz 1 des genannten Übereinkommens regelt, dass jedes Fahrzeug, das sich in Bewegung befindet, einen Führer haben muss. Artikel 8 Absatz 5 des genannten Übereinkommens fordert die jederzeitige Beherrschbarkeit des Fahrzeugführers über sein Fahrzeug. Sein Artikel 13 Absatz 1 regelt die Beherrschbarkeit des Fahrzeugführers mit der an den Verkehrsverhältnissen angepassten Geschwindigkeit.

Die Voraussetzungen des Artikels 8 Absatz 5 und Artikel 13 Absatz 1 des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr gelten mit der im März 2014 ergänzten Regelung des Absatzes 5bis in Artikel 8 als erfüllt, wenn Fahrzeugsysteme den einschlägigen (technischen) UN-ECE-Regelungen entsprechen oder die Systeme so gestaltet sind, dass sie durch den Fahrer übersteuerbar oder deaktivierbar sind.

Bei den einschlägigen technischen Regelungen handelt es sich um Regelungen der Vereinten Nationen im Anhang des in Genf am 20. März 1958 beschlossenen „Übereinkommens über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden“ (BGBl. 1965 II S. 857, 858, zuletzt geändert durch die Revision 2 des Übereinkommens, BGBl. 1997 II S. 998, 999) sowie um Regelungen der im Rahmen des in Genf am 25. Juni 1998 beschlossenen „Übereinkommens über die Festlegung globaler technischer Regelungen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können“ (BGBl. 2001 II S. 250, 251) ausgearbeiteten globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen.

Zu Artikel 39

Die Ergänzung in Artikel 39 des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr stellt Folgendes klar: Die Vorgaben in Anhang 5 des Übereinkommens, das Anforderungen an die Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger regelt, gelten als erfüllt, wenn sie den in Artikel 8 Absatz 5bis genannten einschlägigen UN-ECE-Regelungen entsprechen.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333